

SESIONES ORDINARIAS**2006****ORDEN DEL DIA N° 749****COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO DE LAS FACULTADES
DELEGADAS AL PODER EJECUTIVO NACIONAL - LEY 25.561****Impreso el día 18 de agosto de 2006**

Término del artículo 113: 30 de agosto de 2006

SUMARIO: Propuesta de Acuerdo de Renegociación del Contrato de la empresa de transporte ferroviario de carga Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima. Aprobación. (4.331-D.-2006.)

I. Dictamen de mayoría.**II. Dictamen de minoría.****Dictamen de mayoría**

De la propuesta de acuerdo de renegociación del contrato de la empresa de transporte ferroviario de carga Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima

Honorable Congreso:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (Ley 25.561) ha considerado el expediente O.V.-172/06, por medio del cual se somete a estudio el acta acuerdo de renegociación del contrato con relación a la empresa de transporte ferroviario de carga Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima (FEPSA) suscrita por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN– y la precitada empresa.

En virtud de los fundamentos que se exponen en el informe adjunto, y por los que oportunamente ampliará el miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Aprobar la propuesta del acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo nacional y la empresa de transporte ferroviario de carga Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima –FEPSA– para adecuar el contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas que fuera otorgado, el mediante decreto 1.441/1991.

2. El acuerdo comprende la renegociación integral del contrato de concesión concluyendo así el proceso de renegociación desarrollado conforme a lo dispuesto en las leyes números 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y decreto 311/03. Se tienen por aprobadas la integridad de las condiciones contenidas en el acta acuerdo, dejando a salvo la responsabilidad que atañe al Poder Ejecutivo nacional de efectuar aquellos ajustes en la redacción del texto siempre que resulten indispensables para garantizar la adecuación legal de la renegociación del contrato, manteniendo el sentido, el contexto y la armonía de los términos aprobados en el marco de las recomendaciones y observaciones formuladas en el siguiente punto.

3. Recomendar al Poder Ejecutivo que proceda a instrumentar y ratificar el acta acuerdo que es aprobada por la presente resolución formulando las siguientes observaciones:

a) La renegociación integral de las condiciones contractuales exige para cada una de las partes un proceso de transigencia que permita cumplir con el objetivo de garantizar la prestación eficiente de servicios. En este sentido, para esta comisión sería deseable la fijación de los niveles de cánones y alquiler e inversiones en función de parámetros objetivos que fueron alterados en la ejecución del contrato por parte de normas de emergencia. No obstante lo cual, la fijación de un porcentaje y de montos mínimos de cumplimiento conjuntamente con la facultad del concedente de rescindir el contrato por culpa del concesionario constituyen pautas adecuadas para garantizar la ejecución de las inversiones programadas;

b) Los planes de inversiones del quinquenio en curso deberían ser determinados y no determinables, toda vez que están relevadas las necesidades de infraestructura. No obstante lo cual, la especificación de un inventario de bienes de la concesión de la cláusula decimonovena en un plazo de 180 días

permitirá ponderar razonablemente el plan de inversiones en mantenimiento y la preservación del valor del activo concesionado. Paralelamente, las exigencias de mayores inversiones en virtud de reclamos cruzados y deudas por canon fortalecer la necesidad de garantizar el valor del activo concesionado;

c) Los montos sujetos a transacción en virtud de los "reclamos mutuos" deberían renegociarse con los resguardos establecidos en las normas administrativas vigentes y en los organismos de control, como así también contar con la aprobación de la ANSES y otros organismos técnicos involucrados a los efectos de evitar la incorporación de deudas del concesionario no razonables para justificar un monto adecuado para las partes;

d) Las actividades no esenciales y no reguladas que se habilitan e incorporan como "colaterales" en la cláusula decimotercera no constituyen la base para la fijación del canon y alquiler e inversiones, ni tampoco se encuentra sujeta a las regulaciones y habilitaciones de las respectivas jurisdicciones donde se hallen. Es preciso destacar que el 50 % del producido de estas actividades colaterales ingresan al FFFSFI;

e) Los montos globales establecidos en la cláusula decimoséptima deberían considerarse en forma integral con las inversiones complementarias del Estado a los efectos de garantizar la viabilidad estratégica de los diferentes tramos, especialmente aquellos que se encuentran afectados por áreas inundadas en diferentes períodos de la concesión. Los plazos de las inversiones deben ser compatibles con metas destinadas a aumentar la eficiencia marginal de la inversión, lo cual implica mayor velocidad de tráfico y mayor volumen de carga por unidad de producto;

f) Debería incorporarse expresamente la obligación del concesionario en términos de calidad y confiabilidad de las redes sujetas a los servicios prestados;

g) Es necesario contemplar expresamente el desistimiento de la concesionaria y todos sus accionistas en forma íntegra e incondicionada a eventuales reclamos con motivo de la ley de emergencia, así como también contener la indemnidad del Estado y los usuarios por hechos de los accionistas, todo ello como condición previa a la firma del acuerdo.

4. Comuníquese, juntamente con sus fundamentos, al Poder Ejecutivo nacional, a la Auditoría General de la Nación y a la Sindicatura General de la Nación.

Sala de la comisión, 3 de agosto de 2006.

Gustavo A. Marconato. – Jorge M. Capitanich. – Luis F. J. Cigogna. – Marcelo E. López Arias. – Fabián R. Ríos. – Beatriz L. Rojkes. – Hugo D. Toledo.

ACTA ACUERDO

Adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas correspondiente a la empresa Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima –FEPSA–

En la Ciudad de Buenos Aires a los 16 días del mes de marzo de 2006, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesto por las leyes 25.561, 25.790, 25.820 y 25.972, y su norma complementaria el decreto 311/03, hallándose presentes la señora ministra de Economía y Producción, licenciada Felisa Josefina Miceli, y el señor ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, arquitecto Julio De Vido, como presidentes de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (decreto 311 del 3 de julio de 2003) por una parte y por la otra, la empresa concesionaria Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima, representada por el ingeniero Carlos Eduardo Bacher en carácter de presidente, de conformidad al acta de asamblea 17 con la elección de miembros del directorio del acta de directorio 106 donde realiza la asignación de cargos ambas de fecha 25/11/2004 y apoderado, y por el doctor Ignacio María Casares como apoderado, ambos de conformidad al poder de fecha 19/2/2003, mediante escritura 311 pasada por ante el escribano Enrique Fernández Moujan, a efectos de suscribir el presente instrumento, ad referendum de la aprobación definitiva de lo aquí convenido por el Poder Ejecutivo nacional.

Las partes manifiestan haber alcanzado un acuerdo sobre la adecuación del contrato de concesión por el medio del cual se otorgó a favor de la empresa concesionaria Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima, la explotación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red ferroviaria nacional integrada principalmente por el corredor Rosario-Bahía Blanca.

PARTE PRIMERA

Antecedentes y consideraciones sobre el entendimiento

La presente acta acuerdo se sustenta en los siguientes antecedentes y consideraciones:

Por decreto 666/89, de fecha 1º de septiembre de 1989, se llamó a licitación pública internacional para la concesión de la explotación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red del corredor Rosario-Bahía Blanca.

Resultó adjudicatario de la explotación de ese corredor el consorcio Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima conforme lo dispuesto mediante decreto 1.144 de fecha 14 de junio de 1991, aprobatorio del contrato de concesión.

El objeto del contrato es la concesión integral de explotación del corredor, asumiendo el concesionario la explotación comercial del servicio del transporte de cargas en forma exclusiva, así como también la operación de trenes, el mantenimiento de material rodante, infraestructura, equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias en las condiciones establecidas (contrato de concesión, artículo 2°), ello durante el plazo de treinta (30) años con una prórroga posible de diez (10) años adicionales.

Cabe considerar respecto al desenvolvimiento de la concesión, la circunstancia de haberse producido inundaciones en la zona de influencia del sistema ferroviario concesionado, ocasionando daños en la actual infraestructura de vías.

En virtud de la grave crisis que afectó al país a fines de 2001, el Congreso de la Nación dictó la ley 25.561, por la cual se declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el Poder Ejecutivo nacional las facultades necesarias para adoptar las medidas que permitan conjurar la crítica situación de emergencia.

Mediante dicha norma se autorizó al Poder Ejecutivo nacional a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

Las estipulaciones contenidas en la ley 25.561, han sido posteriormente ratificadas y ampliadas a través de la sanción de las leyes 25.790, 25.820 y 25.972, como también por diversas normas reglamentarias y complementarias.

El proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos ha sido reglamentado e implementando en una primera etapa, básicamente, mediante los decretos 293/02, 370/02 y 1.090/02, y en una segunda etapa, mediante el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

El decreto 311/03 estableció que el proceso de renegociación se lleve a cabo a través de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN– organismo presidido por los ministros a cargo de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

A dicha unidad se le han asignado, entre otras, las misiones de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, suscribir acuerdos con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos ad referendum del Poder Ejecutivo nacional, elevar proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios y a cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos, como también la de efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

Mediante la resolución conjunta 188/2003 y 44/2003 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios se ha dispuesto que la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos se integra, además, por un Comité Sectorial de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y por un secretario ejecutivo.

Dicho Comité Sectorial de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos está integrado por los secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obra pública sujetos a renegociación, y por el secretario ejecutivo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos.

Dentro del proceso de renegociación, que involucra al contrato de concesión celebrado entre el Poder Ejecutivo nacional y el concesionario, se ha avanzado en el análisis de la situación contractual de dicha empresa, así como en la agenda de discusión en tratamiento, manteniéndose entre las partes diversas reuniones orientadas a posibilitar un entendimiento de renegociación contractual.

El órgano de control de la concesión, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte –CNRT– dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, conforme lo previsto en el artículo 7° del decreto 311/03 y el artículo 13 de la resolución conjunta 188/2003 y 44/2003 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, efectuó el análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por el contrato correspondiente a la concesión de Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima.

El proceso de renegociación cumplido ha contemplado: *a)* lo dispuesto por los artículos 8°, 9° y 10 de la ley 25.561, la ley 25.790 y el decreto 311/03, así como sus normas reglamentarias y complementarias; *b)* las normas regulatorias del sector; *c)* las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión; *d)* los antecedentes y proyecciones del servicio de la concesión conforme a los informes y análisis obrantes; y *e)* las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.

Habiéndose realizado las evaluaciones pertinentes y desarrollado el proceso de negociación, se encuentra necesario y conveniente adecuar ciertos contenidos del contrato de concesión en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios, y establecer condiciones de equilibrio contractual entre el concedente y el concesionario.

Dados los procedimientos establecidos en la normativa aplicable, entre la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN y la empresa de transporte ferroviario de cargas Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima –FEPSA– definieron los puntos de consenso so-

bre la adecuación contractual suscribiendo con fecha 19 del mes de julio de 2004 la carta de entendimiento y una adenda, de fecha 10 de mayo de 2005 que resultan el antecedente directo y base de los términos que integran el presente acuerdo.

Dicha carta de entendimiento y adenda determinaron las condiciones del acuerdo a celebrar entre el concedente y el concesionario y conforme a los requisitos establecidos fueron sometidas a un proceso de audiencia pública convocada mediante resolución conjunta MEyP 234/2005 y MPFIPyS 389/2005, publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina 30.642 de fecha 28/4/2005; e instrumentada por disposición UNIREN 16, de fecha 24/5/2005, publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina 30.661 de fecha 26/5/2005 y 30.662 de fecha 27/5/2005.

La audiencia pública se realizó el 24 de junio de 2005 en la ciudad de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires, a efectos de tratar la carta de entendimiento y su adenda puesta en consulta ante la opinión pública.

A resultados de la valoración efectuada de las opiniones recogidas en la Audiencia, la UNIREN estimó la conveniencia de modificar determinados aspectos parciales del entendimiento que fuera oportunamente alcanzado, tal como consta en el informe de evaluación de la audiencia pública.

Atendo a dichas circunstancias se llevó a cabo otra instancia de negociación con la empresa FEPSA a efectos de analizar los cambios propuestos, arribándose a un consenso sobre los nuevos términos del entendimiento a suscribirse. Dicho entendimiento se traduce en el presente instrumento que contiene los términos de la renegociación integral llevada a cabo y establece las condiciones de adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de carga que fuera aprobado por decreto 1.144 de fecha 14 de junio de 1991.

Conforme la normativa aplicable, se procederá en forma previa a dar intervención de la propuesta instrumentada al Honorable Congreso de la Nación (artículo 4º ley 25.790) y aprobada la misma se suscribirá el Acta Acuerdo ad referendum de la decisión que corresponde al Poder Ejecutivo nacional, en su carácter de concedente del servicio objeto del presente acuerdo.

PARTE SEGUNDA

Glosario

A los efectos interpretativos, los términos utilizados en el presente tendrán el significado asignado en el glosario que se detalla a continuación:

Adenda: Es el documento complementario de la carta de entendimiento suscrito entre la UNIREN y la empresa concesionaria Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima –FEPSA– el 10 de mayo de 2005 y que fuera sometido a un proceso de audiencia pública.

Acuerdo o acuerdo de renegociación contractual: Es el presente instrumento que suscriben los representantes del concedente y el concesionario que contiene los términos y condiciones de la adecuación del contrato de concesión de la empresa Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima, que resultara del proceso cumplido en base a lo dispuesto por las leyes 25.561, 25.790, 25.820 y 25.972, el decreto 311/03 y demás normativa aplicable.

Autoridad de aplicación del acuerdo o autoridad: La Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

Carta de entendimiento: Es el documento suscrito oportunamente entre la UNIREN y la empresa concesionaria Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima –FEPSA–, conteniendo los términos y condiciones para la adecuación del contrato de concesión del transporte ferroviario de carga correspondiente a la red ferroviaria nacional, integrada principalmente por el corredor Rosario-Bahía Blanca, y que fuera sometido a un proceso de audiencia pública.

Concedente: Es el Estado nacional argentino, presentado por el Poder Ejecutivo nacional.

Concesionario: Es la empresa concesionaria Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima –FEPSA–.

Contrato de concesión: Se refiere al instrumento mediante el cual el Estado nacional otorgó la concesión del servicio ferroviario de cargas, conforme lo dispuesto mediante decreto 1.144 de fecha 14 de junio de 1991 aprobatorio del contrato de concesión; de la explotación integral de la red que se desarrolla en las provincias de Buenos Aires, La Pampa y Santa Fe (ex línea Roca, Sarmiento y Mitre).

Organo de control: Es la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

PEN: Es el Poder Ejecutivo nacional.

FFSFI: Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano.

Plan de inversiones: Es la serie temporal de inversiones expresadas en términos monetarios previstas por el concesionario o el concedente cuando correspondan incluidas en el contrato de concesión y sus modificaciones.

Uniren o unidad: Es la unidad de renegociación y análisis de contratos de servicios públicos creada por decreto PEN 311/03.

Plazos: Todos los plazos son días hábiles administrativos.

Peaje: Se define como peaje al pago que realizarán los concesionarios o terceros operadores del servicio de transporte de cargas o de pasajeros por el uso de la infraestructura de vías, el señalamiento, las comunicaciones y el control de la circulación de trenes de otro concesionario.

PARTE TERCERA

Términos y condiciones del acuerdo contractual

CLAUSULA PRIMERA

Objeto

Este acuerdo contiene los términos y condiciones convenidos entre el concedente y el concesionario para adecuar el contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas aprobado por decreto 1.144 de fecha 14 de junio de 1991.

El presente tiene como antecedente directo la carta de entendimiento y adenda suscritas previamente por las partes, que fueran sometidas a una audiencia pública, y cuyas conclusiones fueron consideradas para establecer los términos y condiciones que integran este acuerdo.

A tal efecto, corresponderá considerar que aquellas estipulaciones vigentes del pliego de bases y condiciones y contrato de concesión que no resultan modificadas por los términos contenidos en el presente acuerdo, mantendrán su vigencia.

CLAUSULA SEGUNDA

Operación en la red ferroviaria concesionada

A fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada, la autoridad de aplicación verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos por la legislación vigente.

El concedente podrá modificar dichas reglamentaciones tendiendo a garantizar una adecuada circulación de trenes en toda la red troncal nacional, para lo cual la autoridad de aplicación elaborará las modificaciones necesarias de las reglamentaciones vigentes, previa consulta no vinculante con el concesionario. Para todas las tareas de actualización y modernización tecnológica aplicable al sistema ferroviario se prestará especial atención a la incorporación de desarrollos nacionales y materiales elaborados en el país.

CLAUSULA TERCERA

Categorización de la red

Con el objeto de evaluar adecuadamente las prioridades de inversión en infraestructura y de establecer distintos niveles de mantenimiento y seguridad en la operación según el grado de requerimientos de cada sector, se subdivide la red bajo concesión mediante una categorización de la misma en función de la densidad de circulación de los trenes de carga y de los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros.

Las categorías y los criterios utilizados son los siguientes:

Red primaria de cargas con pasajeros interurbanos (RPPI)

Importante densidad de trenes de carga y/o circulación de servicios de pasajeros interurbanos principales o de gran recorrido.

Red primaria de cargas (RP)

Importante densidad de trenes de carga sin la circulación de trenes interurbanos de pasajeros principales. Circulación eventual de trenes de pasajeros regionales de velocidad limitada.

Red secundaria de cargas (RS)

Nivel regular de circulación de trenes de carga, opera como alimentador de la red primaria.

Red sin operación o a la demanda (SO)

Circulación nula o muy esporádica de servicios de carga.

En el anexo 1 se detalla la categoría a la que pertenece cada sector de la red concesionada, el que será actualizado anualmente por la autoridad de aplicación sobre la base de la información remitida por el concesionario a tal efecto.

CLAUSULA CUARTA

Estado de la red concesionada

En el anexo 2 se adjunta el estado actual de la red concesionada con el detalle sectorizado de la velocidad de circulación, indicando los sectores en los cuales las cargas máximas permisibles, se encuentran por debajo de las 20 toneladas por eje.

En el anexo 3 se adjunta el estado actual del señalamiento, comunicaciones, obras de arte y otros.

Finalmente, en el anexo 4 se presenta el inventario y el estado actual del material rodante detallado por unidades tractivas y remolcadas y dentro de este último rubro por tipo de vagones oportunamente asignados.

El concesionario presentará en el plazo de ciento ochenta (180) días posteriores a la entrada en vigencia del presente acuerdo, la información referida al estado de los bienes inmuebles de la concesión.

La información contenida en los anexos 2, 3 y 4 ha sido proporcionada por el concesionario de acuerdo a las normas vigentes y con carácter de declaración jurada.

CLAUSULA QUINTA

*Inversiones**5.1. Plan de inversiones*

El plan de inversiones se readecua en función de la categorización de la red y en base a la circulación de las cargas y a los recorridos de servicios interurbanos de pasajeros.

Las inversiones anuales en la red se realizarán con los aportes que debe realizar el concesionario como también con los montos previstos en el punto 17.1. del presente acuerdo, y en virtud del mismo con fondos a aportar con el concedente de acuerdo a los programas prioritarios que establezca la autoridad de aplicación para el sistema ferroviario, ya

sea para sectores con circulación de trenes de carga o de los tramos de vía de circulación de trenes interurbanos de pasajeros, o en las redes primarias y según se requiera para la recuperación de infraestructura afectada por daños de fenómenos hídricos u otros desastres naturales.

El monto de las inversiones en infraestructura, material rodante, comunicaciones, señalamiento, obras de arte, equipamiento, maquinarias, edificios y otros, a efectuar en cada ejercicio por el concesionario se define como el equivalente al nueve y medio por ciento (9,5%) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, de su balance certificado, a lo que corresponderá adicionar la suma que resulta de lo previsto en la cláusula decimoséptima del presente acuerdo.

El monto que surge de la aplicación del porcentaje no podrá ser inferior al monto mínimo anual obligatorio comprometido.

En los montos establecidos no se consideran las inversiones de terceros.

Las inversiones en infraestructura, material rodante, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, equipamiento, maquinarias, edificios y otros no podrán ser inferiores a un monto anual obligatorio de seis y medio millones de pesos (\$ 6.500.000).

En el anexo 5 se presenta el plan quinquenal de inversiones correspondientes a los ejercicios económicos que finalizan en el período 2004/2008 el que se considerará aprobado con la entrada en vigencia del presente acuerdo. Para la elaboración del citado plan se consideraron obras de inversión aquellas que cumplieran con las pautas establecidas por el anexo 5 inversiones; las que se tomarán de parámetro para las próximas obras de inversión que se realicen.

El segundo plan quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios que finalizan en período 2009/2013 se presentará a la autoridad de aplicación con una antelación de noventa (90) días, previos al inicio del ejercicio del año 2009, correspondiendo a dicha autoridad expedirse sobre la propuesta del concesionario dentro del plazo de noventa (90) días de su presentación.

Dentro de los ciento ochenta (180) días corridos anteriores al vencimiento del segundo plan quinquenal, las partes redefinirán la necesidad de inversión para los años siguientes.

5.2. Avance del plan anual de inversiones

El concesionario deberá presentar con una antelación de noventa (90) días, previos al inicio de cada ejercicio ante la autoridad de aplicación, un avance del plan anual de inversiones detallado para infraestructura de vías, obras de arte, señalamiento, comunicaciones, material rodante, equipamiento, maquinarias, edificios y otros, para su ejecución en el próximo ejercicio económico, el que no requerirá aprobación

específica, si el monto total a invertir se encuadra dentro del plan quinquenal y si cumple con las pautas establecidas por el anexo V de inversiones.

Este avance del plan anual de inversiones podrá ser modificado a propuesta del concesionario en alguno de sus componentes si existieran razones fundadas, informando de tales modificaciones a la autoridad de aplicación.

La autoridad de aplicación se expedirá en el término de noventa (90) días sobre el avance del plan anual de inversiones, así como sobre la procedencia o no de las propuestas de modificación del mismo.

5.3. Inversiones para el bienio 2004/2005

5.3.1. Obras de infraestructura a ser ejecutadas durante el bienio 2004/2005 por parte del concesionario

El listado correspondiente a las obras a ser ejecutadas durante el bienio 2004/2005 (en concordancia con el plan quinquenal) y su continuación, si existiese, para los años subsiguientes (incluyendo vías, señalamiento, telecomunicaciones, obras de arte, edificios y otros) se incorporan como anexo 6 al presente acuerdo.

5.3.2. Ejecución de otras obras

Se establece que durante el bienio 2004/2005 el concesionario podrá efectuar licitaciones, ya sea para la ejecución de obras de recuperación de infraestructura por daños de fenómenos hídricos o propias de los servicios de cargas o del sistema interurbano de pasajeros, pagaderas con fondos aportados por el concedente.

El concesionario deberá cumplir con la reglamentación vigente, señalándose que no deberá efectuarse ningún llamado a licitación relacionado con obras de este programa sin previa autorización de la autoridad de aplicación.

5.3.3. Inversiones en material rodante por parte del concesionario

Las inversiones en material rodante a realizar para los ejercicios correspondientes al bienio 2004/2005, por parte del concesionario, se incorporan en anexo 7 al presente acuerdo.

5.4. Información anual sobre el cumplimiento del nivel de inversión

El concesionario informará, a la autoridad de aplicación, 120 días posteriores a cierre de los estados contables, con carácter de declaración jurada, la realización del plan de inversiones del ejercicio económico finalizado en el año anterior, junto con las obras ejecutadas anualmente con el grado de detalle que permita la auditoría de cada una de ellas llevada a cabo por el órgano de control.

La autoridad de aplicación deberá expedirse dentro del plazo de treinta (30) días de su presentación.

Las observaciones que se realicen deberán ser evacuadas por el concesionario en un plazo de quince (15) días.

Constatado por parte de la autoridad de aplicación el incumplimiento en la ejecución del plan de inversiones, se notificará al concesionario para que en el plazo de treinta (30) días acredite el inicio de las obras incumplidas.

En caso contrario, y en un plazo de quince (15) días luego de la notificación por parte de la autoridad de aplicación deberá integrar al FFFSFI el monto comprometido y no ejecutado. El monto comprometido es el valor correspondiente a nueve y medio por ciento anual (9,5 %) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas de su balance certificado, a lo que corresponderá adicionar la suma que resulta de lo previsto en la cláusula decimoséptima del presente acuerdo, según se indica en el tercer párrafo de la cláusula quinta, apartado 5.1.

El incumplimiento de esta obligación facultará al concedente a la rescisión del contrato por culpa del concesionario.

En caso de que las inversiones efectuadas por el concesionario superasen las sumas comprometidas anualmente, el excedente será considerado a cuenta de las inversiones a realizar.

CLAUSULA SEXTA

Mantenimiento y conservación

El concesionario deberá presentar con una antelación de noventa (90) días, previos al inicio de cada ejercicio, ante la autoridad de aplicación, el Plan Anual de Mantenimiento para la Red definido en la cláusula tercera de este acuerdo –Primaria (RP PI y RP) y Secundaria (RS)– y un Plan Anual de Conservación para la Red Sin Operación (SO) a ser ejecutado en el siguiente ejercicio económico, en infraestructura de vías, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, material rodante, edificios y otros, donde conste tipo de mantenimiento o conservación, secuencia y monto de gasto previsto para tales conceptos, con el nivel de detalle que permita la auditoría de cada sector afectado a mantenimiento, en particular en todo aquello que afecta a la seguridad, en la operación ejecutada anualmente.

Dichos programas de mantenimiento deberán ser realizados con fondos provenientes del concesionario.

6.1. Obras de mantenimiento ejecutadas durante los años 2004 y 2005

Los planes de mantenimiento ejecutados durante los ejercicios que finalizan en los años 2004 y 2005, se incorporan como anexo 8 al presente acuerdo.

6.1.1. *Las tareas para dar cumplimiento a los planes de mantenimiento se ejecutarán en función de los puntos que se enuncian y se incorporan como anexo 9 al presente acuerdo*

6.2. Nivel de cumplimiento

El concesionario informará anualmente a la autoridad de aplicación, 120 días posteriores al cierre de los estados contables, con carácter de declaración jurada, la realización del Plan de Mantenimiento del ejercicio económico finalizado en el año anterior, correspondiendo a dicha autoridad expedirse dentro del plazo de quince (15) días de su presentación.

Las observaciones que se realicen deben ser evacuadas por el concesionario en un plazo de quince (15) días.

Constatado por parte de la autoridad de aplicación el incumplimiento en la ejecución del Plan de Mantenimiento, se notificará al concesionario para que en el plazo de treinta (30) días acredite el inicio de las obras por el monto incumplido. En caso contrario, y en un plazo de quince (15) días luego de la notificación por parte de la autoridad de aplicación, deberá integrar al FFFSFI el monto comprometido y no ejecutado. El incumplimiento de esta obligación facultará al concedente a la rescisión del contrato por culpa del concesionario.

CLAUSULA SEPTIMA

Normas de mantenimiento

Las normas de mantenimiento de la infraestructura de vías, señalamiento, comunicaciones, obras de arte y material rodante podrán ser revisadas, modificadas o completadas por la autoridad de aplicación con posterioridad a la entrada en vigencia del presente acuerdo, si existieran motivos razonables que así lo justifiquen o que afecten a la seguridad en la explotación de la red dada en concesión, correspondiendo en tal caso analizar el impacto económico que generen las modificaciones establecidas.

CLAUSULA OCTAVA

Canon y alquiler

A partir del 1º de enero de 2005, se considerará como valor del canon y alquiler de la concesión, el equivalente al tres por ciento (3 %) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, de su balance certificado.

El monto determinado –descontando el 30 % para la ANSES, conforme lo estipula la ley 23.966– será destinado al FFFSFI, para luego ser destinado a la red bajo su concesión.

CLAUSULA NOVENA

*Terceros operadores de servicios de carga**9.1. Transporte de cargas con origen en la red concesionada*

La autoridad de aplicación podrá habilitar a un operador de carga para transportar productos con origen en la red concesionada, cuando existiere imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del concesionario.

Para la autorización del tercer operador deberá aplicarse el siguiente procedimiento:

1. El cargador deberá presentar ante la autoridad de aplicación el reclamo de demanda de transporte no atendida. Dicha autoridad dará vista del reclamo al concesionario, para que en el término de cinco (5) días de notificado, informe sobre la posibilidad de atenderla y las condiciones necesarias para ello.

2. Si la respuesta del concesionario fuere negativa, la autoridad de aplicación podrá autorizar a realizar dicho transporte al cargador como operador o a través de un tercer operador. El operador deberá cumplimentar los requisitos exigidos por la autoridad de aplicación.

Para que proceda la habilitación del tercer operador, la autoridad de aplicación requerirá a los interesados:

1. Acreditar condiciones técnicas y empresariales de experiencia y solvencia a criterio de la autoridad de aplicación. Estos requisitos no podrán ser menores a los que debe cumplir el concesionario.

2. Cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del concesionario en los ramales por los que circulará, manteniéndolo indemne de los daños y perjuicios que pueda provocar.

3. Adoptar un sistema operativo igual o compatible con el sistema operativo de la red concesionada por la que circulará.

La actividad de dicho tercer operador tendrá inicio después de que la autoridad de aplicación lo habilite, habiéndose previamente procedido a: *i*) verificar el cumplimiento de todas las condiciones requeridas para permitir su actividad; *ii*) comunicar fehacientemente al concesionario tal circunstancia, y *iii*) se haya celebrado un convenio de operación con el concesionario conforme lo previsto en el párrafo siguiente.

Los terceros operadores habilitados deberán suscribir un convenio de operación ferroviaria con el concesionario, que regulará las condiciones técnicas de la prestación del servicio, debiendo el concesionario presentar una copia del mismo a la autoridad de aplicación. Los terceros operadores habilitados deberán adaptar su circulación a las condiciones fijadas en dicho convenio y en el reglamento operativo del concesionario.

Los terceros operadores del transporte ferroviario de cargas pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen en la cláusula undécima, punto segundo, del presente acuerdo.

La actividad de estos terceros operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará fiscalizada por el órgano de control de la concesión.

La autoridad de aplicación, en un plazo de noventa (90) días de la entrada en vigencia del presente acuerdo, reglamentará esta operatoria.

9.2. Transporte de cargas con origen fuera de la red concesionaria

Los terceros operadores habilitados por la autoridad de aplicación, cuando circulen por las redes concesionadas con productos con origen fuera de dicha red, pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen por la cláusula undécima, punto segundo, del presente acuerdo.

CLAUSULA DECIMA

Servicios interurbanos de pasajeros

En la red primaria de cargas bajo concesión podrán actuar operadores interurbanos ferroviarios de transporte de pasajeros, conforme a la decisión del gobierno nacional adoptada en esta materia. A estos efectos, la autoridad de aplicación elaborará un plan integral de rehabilitación de servicios ferroviarios de pasajeros, en el que detallará los objetivos a alcanzar en materia de servicios así como las inversiones previstas.

Estos operadores podrán efectuar servicios cuyos recorridos abarquen más de una concesión.

La autoridad de aplicación fijará las condiciones técnicas y empresariales, de experiencia y solvencia, que deberán satisfacer quienes quieran actuar como operadores ferroviarios de pasajeros, además de los alcances de su actividad y demás normas a las que deberán ajustarse, estableciendo además procedimientos competitivos para acceder a la habilitación del servicio.

El operador deberá asimismo cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del concesionario respetando las pautas del anexo 8.5 del contrato de concesión y de los bienes del Estado nacional a cargo del operador, incluyendo también el material rodante y talleres mínimos con los que deberá contar para una eficiente prestación del servicio.

La actividad de estos operadores ferroviarios podrá iniciarse luego de la notificación referida a la habilitación conferida por la autoridad de aplicación o el organismo en el cual la misma delega tal atribución.

Estos operadores de servicios interurbanos de pasajeros pagarán un peaje de acuerdo a la cláusula undécima, punto tercero.

La actividad de estos operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará supervisada y controlada por el organismo de control de la concesión.

El concesionario informará a la autoridad de aplicación los casos de incumplimiento de las obligaciones de los operadores ferroviarios de pasajeros, como asimismo las anomalías que se produjeran en la prestación de los servicios, y que sean de conocimiento fehaciente por parte del concesionario.

CLAUSULA UNDECIMA

Peajes

Los valores y condiciones de pago de peajes se establecerán de la siguiente forma:

1. Transporte de cargas realizado por los actuales concesionarios de transporte ferroviario (América Latina Logística Central Sociedad Anónima, América Latina Logística Mesopotámica Sociedad Anónima, Belgrano Cargas Sociedad Anónima, Ferrosur Roca Sociedad Anónima) cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima. Los valores del peaje serán acordados y percibidos como ingreso del concesionario Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima.

2. Transporte de cargas realizado por nuevos o eventuales operadores, autorizados por la autoridad de aplicación cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima. Los valores del peaje serán definidos por la autoridad de aplicación, en base a la propuesta del concesionario y percibidos como ingreso del concesionario Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima.

3. Transporte de pasajeros realizado por terceros operadores de transporte de pasajeros cuya concesión haya sido otorgada por el Estado nacional, cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima. Los valores de peaje serán definidos por la autoridad de aplicación y se incorporarán al FFFSFI conforme a la normativa y modalidad que establezca la autoridad de aplicación.

CLAUSULA DUODECIMA

Límites de la concesión

Los límites de la concesión fueron delimitados originariamente en el contrato de concesión. Dado que la actual área concesionada se encuentra conformada por el área operativa a la toma de posesión de la concesión más los inmuebles incorporados y/o excluidos a través de los mecanismos previstos en el pliego licitatorio, el contrato de concesión y demás normativa aplicable, se acuerda que dentro del plazo de ciento ochenta (180) días de la entrada en vigencia del presente acuerdo el concesionario deberá presentar al Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE), la información detallada por el anexo 10 del presente a los efectos de confeccionar los planos apropiados y el correspondiente inventario de los bienes inmuebles de los cuadros de estación, cuya nómina se adjunta como anexo 11 a este acuerdo.

La nueva delimitación que se acuerde, conforme a la normativa vigente, concluirá con los trámites de afectación y desafectación que se hallan pendientes a estos momentos, en particular con aquellos derivados de la aplicación de los decretos 1.090/97 y 837/98 de desafectación de playas de carga, salvo que la autoridad de aplicación y el concesionario convengan la conservación de dichas instalaciones dentro de los límites de la concesión, por existir uso operativo actual o previsible de algún predio incluido en dicha normativa actual, que podría alcanzar un plan integral de rehabilitación de servicios ferroviarios (citado en la cláusula décima del presente) conforme lo normado por el contrato de concesión.

CLAUSULA DECIMOTERCERA

Colaterales

El concesionario está autorizado para suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión, incluyendo el espacio aéreo y el subsuelo, siempre que ello no comprometa la seguridad del sistema ferroviario y que dichas actividades no desvirtúen o vayan en desmedro del objeto principal de la concesión ni del modo ferroviario en general ni vulneren las normas jurídicas vigentes.

Al respecto se conviene que el cincuenta por ciento (50 %) de los ingresos netos del IVA, e impuestos presentes o futuros sobre las ventas, provenientes de las nuevas explotaciones colaterales que no estuvieren contempladas en el pliego y contrato de concesión que realice el concesionario, deberán depositarse en el fondo FFFSFI dentro de los quince (15) días posteriores al mes de su cobro.

A tal efecto el concesionario presentará en el término de treinta (30) días de la entrada en vigencia del presente acuerdo y con carácter de declaración jurada la nómina de todas las explotaciones vigentes a esta fecha.

CLAUSULA DECIMOCUARTA

Cruces y convenios precarios

Los contratos que el concesionario suscriba por cruces de cables o conductos aéreos o subterráneos de servicios (eléctrico, comunicaciones, líquidos y gases), de obras hidráulicas (para la evacuación de aguas pluviales o desagües industriales, pasos de cursos naturales o artificiales de agua), cruces ferroviarios y/o peatonales (a nivel o distinto nivel) deberán ser previamente sometidos, mediante notificación simple, a la aprobación técnica de la autoridad de aplicación, la que deberá expedirse en el plazo de treinta (30) días. Quedan incluidos en este punto los contratos sobre instalaciones antes mencionadas cuando sean paralelas o impliquen la afectación de una franja de la zona de vía.

El concesionario queda facultado para realizar convenios precarios con los municipios, comunas u otros terceros ubicados a lo largo de la red, a fin de posibilitar el uso temporal de predios ferroviarios. En dichos convenios debe establecerse, en forma indubitable, el derecho del concesionario a reasumir la tenencia del bien de que se trate y que haya sido objeto de un convenio. Estas cesiones a título precario caducarán y la devolución de los inmuebles ocupados se producirá al finalizar la concesión, cualquiera sea la causa, siendo responsabilidad del concesionario la devolución de los bienes libres de ocupantes, obras y materiales.

CLAUSULA DECIMOQUINTA

Contabilidad regulatoria

El sistema contable que utilice el concesionario deberá permitir la individualización de centros de costos y gastos por concepto. En particular se llevarán cuentas contables con la suficiente apertura para reflejar los costos incurridos en gastos de administración, comercialización, explotación y otros.

A requerimiento del órgano de control, se deberá explicitar el criterio técnico de apropiación de costos.

Asimismo, se establece que las informaciones y registros del concesionario se trasladen, partir del año 2006, a años calendarios para lograr la sincronía y facilitar el control y en concordancia con la presentación de los indicadores anuales.

CLAUSULA DECIMOSEXTA

Sistema de Gestión de Calidad

A efectos de la paulatina instrumentación de un Sistema de Gestión de Calidad (SGC) basado en la norma ISO 9001/2000, el concesionario deberá presentar al órgano de control un plan de calidad que constituirá el programa del SGC. Dicho plan de calidad deberá completarse dentro de los doce (12) meses de la entrada en vigencia del presente acuerdo y contemplará la futura acción por etapas anuales, las que se llevarán a cabo en los siguiente tres (3) años posteriores a la aprobación del plan por parte del órgano de control.

El Sistema de Gestión de Calidad deberá ser acreditado ante un organismo de certificación reconocida.

El costo de la implementación del Sistema de Gestión de Calidad, como las auditorías de certificación y de mantenimiento, estará a cargo del concesionario.

Las fechas de la realización de las auditorías externas deberán informarse al órgano de control, que podrá asistir a las mismas.

Las desviaciones o incumplimientos relacionados con el plan de calidad deberán ser clasificados según su gravedad, estando facultado el órgano de control para requerir las rectificaciones pertinentes bajo apercibimiento de aplicar las sanciones que correspondan.

CLAUSULA DECIMOSEPTIMA

Resolución de reclamos mutuos

A los fines de resolver los asuntos pendientes existentes a la fecha de suscripción de la carta de entendimiento, identificados allí como "reclamos mutuos", se han mantenido reuniones con el concesionario, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Subsecretaría de Transporte Ferroviario.

Producto de este intercambio surgen los siguientes montos de inversión que se aplicarán a inversión conforme al detalle que se presenta a continuación.

17.1. Mediante la aplicación del procedimiento establecido en el anexo 12 de la carta de entendimiento se han resuelto los reclamos mutuos, del cual surge un saldo al 30/06/2004 a favor del concedente de sesenta y tres millones ochocientos treinta mil pesos (\$ 63.830.000) que se acompaña como anexo 12 del presente acuerdo. Dicho saldo a favor del concedente será aplicado a inversiones, de acuerdo a las definiciones establecidas en la "Planilla descripción inversiones" del anexo 5 inversiones del presente acuerdo.

17.2. Dichas inversiones deberán realizarse a partir del año 2005 y en diecisiete años. El monto anual de inversiones será cinco por ciento y veintitrés centésimos (5,23 %) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico interior que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas del balance certificado. No pudiendo ser esta inversión anual inferior a \$ 3.755.000 (tres millones setecientos cincuenta y cinco mil pesos).

En caso de superarse el porcentaje anual mencionado la diferencia porcentual será computada a cuenta de los compromisos asumidos los años restantes de la concesión, comenzando por el último año y en forma regresiva.

17.3. Los montos del anexo 12 son expresados en millones de pesos y están basados en información recibida de la CNRT y del concesionario.

17.4. Si de conformidad con la aplicación del procedimiento y criterios establecidos en el anexo 12 del presente acuerdo, surge un saldo posterior al 30/06/2004 y anterior a la fecha de entrada en vigencia de este acuerdo, a favor del concedente, el mismo será aplicado a inversiones, de acuerdo a lo establecido en la cláusula quinta del presente acuerdo. Dichas inversiones adicionales al monto establecido en el apartado 17.1. se realizarán de conformidad al procedimiento establecido en el apartado 17.2.

17.5. El reconocimiento de las inversiones no comprometidas en el contrato, realizadas en la traza de la concesión, que se incorporan al patrimonio del Estado nacional, no podrá generar derecho alguno a favor de FEPSA respecto de las sanciones que por incumplimiento haya fijado o fije la autoridad de aplicación.

17.6. El concesionario desiste íntegra y expresamente de todos los derechos que pudieran eventualmente invocarse frente al Estado nacional, como también de todas y específicamente las acciones en tabladas o en curso, fundados o vinculados en los hechos o medidas que se exponen a continuación:

–Reclamo al Estado nacional por peajes de trenes de pasajeros de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEFPF) (expediente 025-001155/2001). Monto de pesos once millones cien mil.

–Reclamo al Estado nacional por inundación en zona de lagunas encadenadas (expediente 025-0003392001; 178-000023/2002; 555-000482/2000; 025-000341/2001; 555-000094/2001, entre otros). Monto de pesos veinticuatro millones.

–Reclamo al Estado nacional por inundación en zona Río Quinto (expediente 025-000339/2001; 178-000023/2002; 555-000482/2000; 025-000341/2001; 555-000094/2001, entre otros). Monto de pesos dieciséis millones.

Los saldos y desistimientos referidos en el presente acuerdo sólo tendrán validez si se promulga el decreto del PEN que ratifique el presente acuerdo.

Por su parte, con el mismo condicionante, el concedente nada tendrá que reclamar al concesionario en relación con las obligaciones contractuales originarias que han sido expresamente consideradas en este acuerdo.

CLAUSULA DECIMOCTAVA

Renuncia de acciones del concesionario y accionistas

Como condición previa para la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, el concesionario renunciará expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia establecida por la ley 25.561 sobre el contrato, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, comprometiéndose a obtener similar renuncia por parte de sus accionistas, como también a evitar y desactivar cualquier presentación, reclamo o demanda que pudiera formular cualquiera de sus accionistas.

18.1. A tales efectos, el concesionario deberá presentar los instrumentos debidamente certificados y legalizados en su autenticidad y validez, en los que conste su expresa renuncia, en los términos establecidos en el párrafo anterior, como también obtener similares instrumentos de renuncia de parte de todos sus accionistas.

18.2. El incumplimiento del concesionario o de sus accionistas respecto a la presentación de los instrumentos de renuncia, obstará a la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Contractual, hasta que ello se subsane.

18.3. Si el concesionario hubiera efectuado la referida renuncia y encontrara por parte de determinado/s accionista/s, que representen en conjunto un tercio (1/3) del capital social de la empresa, reparos para presentar sus respectivas renunciaciones, dicha renuncia podrá ser subsanada por el concesionario en vistas a posibilitar la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, mediando: a) Constancias presentadas por el concesionario respecto a haber efectuado las gestiones orientadas a obtener las renunciaciones de tales accionistas en los términos planteados, y b) Compromiso del concesionario de mantener indemne al concedente y a los usuarios del servicio de todo reclamo o demanda que pudiera presentar el accionista, como también de cualquier compensación que pudiera disponerse a favor del accionista.

18.4. En el supuesto de que aun mediando las referidas renunciaciones se efectúe alguna presentación, reclamo o demanda de parte del concesionario o de sus accionistas fundado en la situación de emergencia establecida por la ley 25.561 sobre el contrato, fuera en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, el concedente estará facultado para exigir la inmediata retractación y retiro del reclamo formulado.

18.5. En caso de que ello no ocurriera, el concedente estará habilitado para rescindir el contrato sin que ello genere ningún derecho de reclamo o reparación por parte del concesionario o de sus accionistas.

18.6. En el hipotético caso en que un accionista de el concesionario obtuviera alguna medida que consistiera en una reparación o compensación o indemnización económica por la causa antes referida, tal medida deberá ser afrontada a entero costo por el concesionario, aun cuando el concedente rescindiera el contrato y sin que ello diera derecho al concesionario para efectuar reclamo alguno de compensación al concedente. Los costos que deba asumir el concesionario en tal supuesto, en ningún caso podrán trasladarse en modo alguno a los usuarios del servicio.

CLAUSULA DECIMONOVENA

Estado de bienes concesionados y plan de mantenimiento y preservación

Dentro de los ciento ochenta (180) días corridos de la entrada en vigencia del presente acuerdo, el concesionario presentará un detalle del inventario de la totalidad de los bienes recibidos al inicio de la concesión. El mismo deberá indicar el estado de conservación/mantenimiento de los bienes recibidos y el plan de reparaciones/mantenimiento a desarrollar por el concesionario hasta el fin del período de la concesión a efectos de cumplimentar con lo establecido en el contrato de concesión.

CLAUSULA VIGESIMA

Procedimiento para evaluar circunstancias sobrevinientes

Existiendo razones que así lo justifiquen, dentro de los ciento ochenta (180) días previos al vencimiento del período trienal a iniciarse con la entrada en vigencia del presente acuerdo, la autoridad de aplicación y el concesionario podrán establecer un procedimiento para analizar en forma conjunta las circunstancias sobrevinientes que pudieran afectar el desenvolvimiento del contrato de concesión y evaluar las posibles medidas que se estime conveniente adoptar bajo tal supuesto.

CLAUSULA VIGESIMOPRIMERA

Modalidad de pago

Con respecto a la modalidad de pago de los servicios interempresas establecida en el apartado 31.11.2 del pliego de bases y condiciones de la concesión, se establece que se reemplaza el texto del mismo por el siguiente:

Una vez transcurrido ese día sin haberse efectuado el pago, se deberá abonar junto con el importe de las facturas un interés punitivo mensual equivalente a 1,5 vez la tasa de interés efectiva para descuentos de documentos a treinta (30) días de plazo del Banco de la Nación Argentina vigente día a día, durante el período comprendido entre la fecha de la factura y la fecha de su efectivo pago. La autoridad de aplicación, los terceros concesionarios y el concesionario podrán acordar otro sistema tal como se prevé en el apartado 31.10.

Esta prescripción tendrá vigencia para temas futuros no incluidos en la presente acta acuerdo.

CLAUSULA VIGESIMOSEGUNDA

Condiciones para la entrada en vigencia del acuerdo

Son condiciones requeridas para la entrada en vigencia del presente acuerdo:

22.1. El cumplimiento de los procedimientos previstos en la ley 25.790, el decreto 311/030, y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

22.2. La presentación de los instrumentos debidamente certificados y legalizados previstos en la cláusula decimoctava del presente instrumento referido a las suspensiones de los trámites relativos a recursos, reclamos y acciones del concesionario y sus accionistas.

22.3. La presentación de las garantías de cumplimiento ante el órgano de control conforme lo previsto en el contrato de concesión.

22.4. La presentación del acta de asamblea de accionistas que aprueba y ratifica la suscripción del presente acuerdo.

Cumplidos a satisfacción tales requisitos, se hallarán reunidas las condiciones para promover el dictado del decreto del Poder Ejecutivo nacional, que ratifique el presente, luego de lo cual comenzarán a tener vigencia las estipulaciones contenidas en este acuerdo.

Habiendo entrado en vigencia este acuerdo, de producirse incumplimientos sobre los términos del presente acuerdo, tanto el concedente como el concesionario estarán habilitados para ejercer sus derechos y acciones para exigir el debido cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente acuerdo y en el contrato de concesión.

CLAUSULA VIGESIMOTERCERA

Seguimiento e implementación de procesos

23.1. Corresponderá a la UNIREN efectuar el seguimiento de los actos y procedimientos establecidos en el presente acuerdo, e intervenir en aquellos requerimientos que puedan ser formulados por el concedente o el concesionario en relación con los cometidos de la unidad.

23.2. Ratificado por el Poder Ejecutivo nacional este acuerdo, la Secretaría de Transporte de la Nación, actuando dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, deberá proceder dentro del plazo de treinta (30) días, al dictado de los actos y al desarrollo de los procedimientos que resulten necesarios para la instrumentación, ejecución y cumplimiento de las disposiciones contenidas en el acuerdo.

En prueba de conformidad se firman tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

INFORME

Honorable Congreso:

1. Introducción

En el marco de la situación social y de la crisis institucional, política, económica, financiera y productiva que afectó al país en el mes de diciembre de 2001, este Honorable Congreso sancionó la ley 25.561, declarando la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria.

Por dicha ley de emergencia se delegó al Poder Ejecutivo nacional las facultades para dictar las medidas orientadas a superar la crisis. Dentro de la emergencia declarada se dispuso pesificar y desindexar los contratos de servicios públicos, encomendando al Poder Ejecutivo nacional la renegociación de los contratos puestos en crisis.

La ley 25.561 fue luego ratificada y complementada por las leyes 25.790; 25.820; 25.972 y 26077.

Por su parte la función ejecutiva, a efectos de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos,

dictó diversas normas reglamentarias y complementarias, en una primera etapa a través de los decretos 2.93/02 y 370/02, y luego por el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente.

A través del decreto 311/03 el Poder Ejecutivo dispuso que la renegociación estuviera a cargo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios –UNIREN– órgano ad hoc presidido por los ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Integran la UNIREN un comité sectorial integrado por los secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obra pública sujetos a renegociación, y por el secretario ejecutivo de dicha unidad.

A través de las normas dictadas posteriormente y en último término por la ley 26.077 el proceso de renegociación ha sido extendido hasta el 31 de diciembre de 2006.

En lo que se refiere al rol de este Congreso en esta cuestión, la ley 25.561 a efectos del contralor de los actos que llevaré a cabo el Poder Ejecutivo nacional en uso de las facultades delegadas, se estableció a través del artículo 20 de dicha norma, crear esta comisión bicameral de seguimiento, asignándole el rol de controlar, verificar y dictaminar sobre lo actuado por el Poder Ejecutivo, fijándose que sus dictámenes serían puestos en consideración de ambas Cámaras.

La ley 25.790, por su artículo 40, dispuso que el Poder Ejecutivo nacional debe remitir las propuestas de los acuerdos de renegociación de los contratos al Congreso otorgándole intervención a esta comisión bicameral de seguimiento. Asimismo dicha norma estableció que el Honorable Congreso debería expedirse dentro del plazo de sesenta días corridos de recepcionada la propuesta.

2. Antecedentes de la renegociación con la Empresa de Transporte Ferroviario de Cargas Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima

2.1. Del contrato de concesión

La Empresa de Transporte Ferroviario de Cargas Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima –FEP S.A.– es titular de una concesión que le fue otorgada por el Estado nacional, a través del Poder Ejecutivo nacional conforme al contrato de concesión mediante decreto 1.144/1991, de fecha 14 de junio de 1991, por un plazo de 30 años, prorrogables por otros 10 años adicionales.

La concesión faculta a la sociedad a operar, con exclusividad, como transportista de la red ferroviaria prestando el servicio público de transporte del corredor Rosario-Bahía Blanca, abarcando las provincias de Santa Fe, La Pampa y Buenos Aires.

2.2. Carta de entendimiento

La carta de entendimiento constituye el primer documento de consenso entre el gobierno y el concesionario, como resultado del proceso de renegociación y sobre los cuales se asentará el acuerdo.

En dicho documento se establecieron los elementos básicos que luego definen el alcance del acta acuerdo:

- Renegociación integral del contrato de concesión.
- Determinación de las condiciones jurídicas, económico-financieras y técnicas de prestación del servicio público durante el período 2004-2005
- Definición de los porcentuales a pagar en concepto de canon y alquileres, inversiones y mantenimientos para los períodos quinquenales 2004-2008 y 2009-2013 respectivamente.
- Determinación de las pautas de gestión y aprobación de programas de mantenimiento, inversión según la calificación de las redes en función del tipo de utilización y tráfico.
- El desistimiento del derecho y de las acciones que pudieran plantear, la concesionaria y los accionistas, por eventuales perjuicios, en cualquier ámbito debido a hechos o medidas vinculadas, directa e indirectamente, con la emergencia y otras medidas colaterales.

De la audiencia pública realizada con posterioridad, la UNIREN estimó de conveniencia modificar aspectos parciales de la Carta de Entendimiento.

2.3. Audiencia pública

Por resolución conjunta 234/2005 y 389/2005 del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente, publicadas el 28 de abril de 2005, y la disposición UNIREN 16/2005 de fecha 24 de mayo de 2005, publicada en el Boletín Oficial el 26 de mayo de 2005, se convocó a audiencia pública a fin de poner a consideración de la ciudadanía la carta de entendimiento suscrita entre la UNIREN y FEP S.A. la que se llevó a cabo el día 24 de junio de 2005, en la ciudad de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.

2.4. Acta acuerdo

Sobre la base de la carta de entendimiento y la evaluación del resultado de la audiencia pública, del cual surgieron modificaciones, las autoridades de la UNIREN resolvieron impulsar como decisión negociar el acuerdo que se propuso a la empresa.

Aceptado por la empresa los términos y condiciones del acta acuerdo, el mismo fue girado a la intervención de esta comisión.

Dicha acta acuerdo contiene:

Plazo del acuerdo

Abarca el período contractual que va desde el 1º de enero de 2005 hasta la finalización del con-

trato de concesión. Sin perjuicio de ello las partes contractuales renuncian a los reclamos en razón de la emergencia u otros que pudieren haber existido entre la declaración de emergencia contenida en la ley.

Tipo y carácter del acuerdo

El acta acuerdo tiene el carácter de acuerdo de renegociación integral. Ello implica que comprende todas las cuestiones involucradas en la adecuación del contrato, de manera que con las previsiones adoptadas en el mismo, dicho contrato quedará regularizado una vez que se cumplan todos los actos y plazos comprometidos.

Categorización de la red

La misma consiste en determinar de modo dinámico, estableciendo niveles de mantenimiento y seguridad en la operación según los requerimientos de la red, el tipo de servicio a prestar y la densidad de la circulación.

Esa categorización diferencia entre redes primarias y secundarias, entre transporte de pasajeros interurbanos o carga, y, finalmente, redes sin operación o demanda.

A partir de esa categorización se define el estado de las redes concesionadas, las inversiones, mantenimiento y obligaciones de concesionarios respecto del servicio, el acceso abierto, peajes y otras condiciones contractuales.

Inversiones

A partir de la determinación de los programas prioritarios de inversión que efectúe la autoridad de aplicación contractual, en este caso, la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, estableciendo la prioridad sobre las inversiones.

Las inversiones en infraestructura están determinadas en el equivalente al nueve y medio por ciento (9,5 %) del monto de facturación anual correspondiente al ejercicio económico anterior que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, en su balance certificado. Ese monto no puede ser menor a pesos seis millones y medio.

Asimismo se fija un plan quinquenal de inversiones para el período 2004-2008, estableciendo asimismo el mecanismo de determinación del siguiente plan quinquenal, correspondiente al período 2009-2013.

Asimismo el acuerdo pauta el seguimiento de las inversiones a realizar anualmente y el detalle puntual de las inversiones en obras, material rodante del bienio 2004-2005, en ejecución al momento de la suscripción del acta acuerdo. Esas obras son pagadas con fondos de la concedente y concesionario y están sujetos a un mecanismo de información de cumplimiento.

Mantenimiento y conservación

Aprobado por la autoridad de aplicación el plan de mantenimiento y conservación en cada ejercicio económico el mismo debe ser cumplido por el concesionario y está sometido a un sistema de contralor.

Canon y alquiler

El mismo se fija a partir de 1° de mayo de 2005 en un monto equivalente al tres por ciento (3 %) del monto de la facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior.

Acceso abierto

La propuesta de acuerdo elevada prevé la operación de terceros sobre las redes del concesionario, cuando existe imposibilidad de éste de efectuar el servicio, estableciendo las condiciones y requisitos, condiciones de establecimiento de los peajes retributivos por el uso para transporte de carga y determinando la gratuidad del peaje para el transporte de pasajeros.

Bienes concesionados-colaterales

La propuesta elevada establece un régimen de seguimiento de los bienes concesionados, como de los excluidos e incorporados, diferenciando expresamente áreas operativas, la utilización de espacios colaterales, permitiendo actividades no reguladas –que integrarán los ingresos de la concesionaria, estableciendo que de los mismos el 50 % de los ingresos netos serán depositados en el Fondo FFSFI– y estableciendo la necesaria autorización técnica previa al establecimiento de cruces y otros convenios precarios u obras a realizarse en espacio concesionado, suelo, subsuelo o espacio aéreo, regulando aspectos no previstos en el contrato original.

Asimismo prevé la conformación de la contabilidad regulatoria a los fines de la fiscalización de la concesión, periodicidad en el seguimiento de bienes, entre otras.

Sistemas de gestión de calidad

El concesionario deberá presentar al órgano de control un plan de calidad basado en la norma ISO 9001/2000 para ser ejecutado en los tres años posteriores a la entrada en vigencia del acta acuerdo.

Servicios interurbanos de pasajeros

En la red primaria de cargas bajo concesión podrán actuar operadores interurbanos de pasajeros ferroviarios bajo la supervisión y aprobación de las condiciones técnicas y empresariales por parte de la autoridad de aplicación, debiendo el operador pagar un peaje conforme a la cláusula undécima, punto tercero. La autoridad de aplicación elaborará un plan integral de rehabilitación de servicios ferroviarios de pasajeros.

Tarifa

Las mismas no presentan ningún tipo de variación o ajustes.

Estado de los bienes concesionados y plan de mantenimiento y conservación.

El concesionario presentará a la autoridad de aplicación el detalle del inventario de los bienes recibidos al inicio de la concesión dentro de los ciento ochenta días de la entrada en vigencia del presente acta acuerdo.

Garantía

Esta cláusula establece la extensión de las garantías al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el concesionario.

Reclamos fundados en medidas de la emergencia: suspensión y desistimiento de acciones legales

En una primera etapa, y para que entre en vigencia el acuerdo, el concesionario y sus accionistas se comprometen a no iniciar nuevas eventuales acciones cuyo fundamento sea la emergencia decretada por ley 25.561. De esta manera quedan desactivadas las controversias derivadas de la emergencia y se consolida el camino hacia la normalización plena del contrato de concesión.

3. DICTAMEN

3.1 CONSIDERACIONES

3.1.11. *Respecto al proceso*

Con relación al proceso de renegociación cumplido a la fecha se efectúan las siguientes consideraciones:

En el marco establecido por las leyes 25.561 y sus respectivas prórrogas y 25.790, la renegociación contractual es el entendimiento alcanzado entre el concedente y el concesionario dirigido a superar la situación de emergencia y que habrá de regir el contrato hasta concluir su vigencia, renegociación que debe atender los criterios establecidos en el artículo 9º de la ley 25.561 y adecuarse a las previsiones de la ley 25.790.

Los procedimientos llevados, se han ajustado a lo dispuesto por las leyes 25.561; 25.790; 25.820; 25.972 y 26.077; y a las normas reglamentarias dictadas para el proceso, el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, así como al decreto 1.172/03.

La UNIREN, como órgano a cargo de la renegociación, ha puesto a disposición de esta comisión, todos los antecedentes administrativos a través de los cuales se sustentaron los distintos actos que condujeron a la propuesta de renegociación que se somete a consideración de este cuerpo.

Culminados los estudios y análisis contractuales, y como fruto de las tratativas negociales se alcanzó un primer consenso que fuera instrumentado a través de una carta de entendimiento suscrita con la empresa concesionaria comprensivo de los temas sustantivos para regularizar el contrato.

Ese primer entendimiento fue llevado a una audiencia pública, a efectos de promover la participación de la ciudadanía en el tema, habiendo tomado conocimiento del informe elaborado por la UNIREN que justificaba las condiciones planteadas en la carta de entendimiento.

En la audiencia se pusieron a consideración diversas opiniones, las cuales fueron calibradas en función de merituar las modificaciones que se estimaron convenientes respecto al entendimiento preliminarmente alcanzado, tal como consta en el informe de evaluación de la audiencia elaborado y elevado por la UNIREN.

La propuesta de acta acuerdo adoptada por las autoridades de la UNIREN para resolver la negociación, ha sido aceptada por la empresa concesionaria, estableciéndose así el consenso sobre el acta acuerdo de renegociación contractual.

Dicha propuesta de acta acuerdo fue remitida a esta comisión conforme a las previsiones generales del artículo 20 de la ley 25.561 y, particularmente, al requerimiento dispuesto en el artículo 4º de la ley 25.790.

3.1.2. *Sobre las condiciones contenidas en el acuerdo*

El acuerdo contempla los intereses en juego de las partes involucradas en el respectivo contrato de concesión: Estado, usuarios y concesionario.

Con relación al Estado, en particular se tomo en cuenta su responsabilidad final en cuanto a la prestación del servicio público proporcionado una remuneración al concesionario que retribuye los costos necesarios para la prestación del servicio de transporte, en condiciones de seguridad, de modo de garantizar el debido mantenimiento de las redes y la prestación a largo plazo.

También los intereses de los usuarios se han contemplado, estableciendo mejoras en los sistemas de control de las concesiones por parte del Estado, de manera de asegurar una prestación eficiente y a costo eficiente de largo plazo,

Con relación a la empresa, el nivel de actividad, con más los programas de inversión pautados para los diferentes períodos le permite atender todas las obligaciones contraídas en el acuerdo y el contrato, incluyendo el mantenimiento del régimen de calidad de servicio. También la remuneración establecida le permite al concesionario, si cumple con sus obligaciones eficientemente, contar con recursos para enfrentar el costo del capital propio y de terceros.

Es dable señalar que frente a variaciones de la estructura de precios relativos con posterioridad a la salida de la convertibilidad el precio de la divisa, es decir el tipo de cambio experimentó un incremento del 200 % el precio de los bienes a través del índice de precios minoristas supera en forma acumulativa el 70 % hasta el presente, mientras que el índice de precios mayoristas supera el 160 % hasta el presente. Paralelamente, el precio del dinero está fijado por la tasa de interés que si bien ha tenido una fuerte reducción, la misma depende de la normalización del sistema financiero y de su recuperación y de la confianza en el mismo con posterioridad a la crisis.

El acuerdo establece pautas para la gestión, seguimiento de los bienes concesionados, excluidos y otras actividades no reguladas, que son importantes en el flujo de ingresos del concesionario y no habían sido consideradas, mejorando la fiscalización y las condiciones del usufructo de los bienes concesionados.

3.2. Decisión propuesta

Se considera que el proceso de renegociación cumplido por la UNIREN, conforme a lo ordenado por el Poder Ejecutivo, ha contemplado: a) lo dispuesto por los artículos 8º, 9º y 10 de la ley 25.561; b) las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión; c) los antecedentes y proyecciones del servicio de la concesión conforme a los informes y análisis acumulados en las actuaciones administrativas; y, d) las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.

Dicho proceso condujo a la necesidad y conveniencia de adecuar las condiciones del contrato de concesión, en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios, y establecer que propendan al equilibrio contractual entre el concedente y el concesionario.

Se considera que los términos y condiciones contenidos en la propuesta del acta acuerdo sometida al juicio de esta comisión, refleja un balance de los distintos intereses involucrados, considera a los usuarios actuales y futuros, y atiende la perspectiva del Estado nacional, como poder concedente, en cuyo carácter resulta ser el garante de la prestación eficiente y accesible de los servicios públicos.

La aprobación del acuerdo resulta conveniente porque permite regularizar, la situación de conflictividad actual del contrato de concesión que pone en riesgo la prestación de un servicio público que tiene una alta importancia económica.

Asimismo cabe señalar que el acta acuerdo contempla las salvaguardas y garantías frente a las posibles acciones administrativas, judiciales o y sus consecuencias, que pudieran afectar al servicio prestado, a los usuarios o al concedente.

3.2.1. *El impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos;*

El desarrollo de las economías regionales y la competitividad lograda por éstas han permitido gran parte del crecimiento logrado. Para esas economías la capacidad logística a precios competitivos del sistema ferroviario y su mantenimiento en condiciones de seguridad operativa resulta esencial.

A su vez la prestación eficiente del servicio –en términos de seguridad y continuidad– garantiza la disposición para los emprendimientos productivos, y, consecuentemente la competitividad de la economía en el largo plazo.

En el caso del sistema de transporte ferroviario la renegociación planteada permite, sin afectar los niveles tarifarios, garantizar la competitividad de los emprendimientos en el área de concesión, y, consecuentemente el crecimiento del empleo y la redistribución de ingresos, propios de toda actividad económica.

Respecto a este contrato en particular, el impacto del mismo en la distribución de los ingresos y en la competitividad de la misma depende principalmente de las inversiones programadas por parte del concesionario y del Estado nacional respecto a obras de infraestructura afectadas por daños de fenómenos hídricos o desastres naturales que desde el inicio de la concesión y por sucesivas catástrofes han impedido el normal uso de prácticamente el 50 % de la red con el efecto en la tarifa.

Las inversiones en locomotoras, vagones, vías puede aumentar la velocidad de tráfico y el tiempo de transporte de la carga, máxime cuando el servicio de presta en áreas en donde no existe reciprocidad de flete –flete falso–. En estas condiciones, frente a escasa diversificación de la demanda y estacionalidad de la misma, la eficiencia marginal de la inversión depende del estado de las vías, de la calidad de vagones y locomotoras, de la logística integrada de las cargas y de la calificación del personal para maximizar el rendimiento por mayor velocidad de traslado de carga.

3.2.2. *La calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente.*

El contrato de concesión original no preveía un seguimiento de los activos concesionados, ni las condiciones de administración de los colaterales, ni otras cuestiones de carácter especialmente los relacionados con contratos precarios de suelo, subsuelo y espacio aéreo en el área de concesión siendo importantes dentro del flujo de ingresos y dentro de las condiciones técnico-operativas de los, sistemas involucrados.

La determinación de un plan de inversión de corto y mediano plazo, como los compromisos asumi-

dos por el concedente de efectuar inversiones a partir de los fondos existentes a los efectos, garantizan al usuario la confiabilidad, seguridad y calidad de los servicios, como su permanencia el tiempo, lo que retribuye a anclar las estructuras de costos logísticos de los mismos.

La propuesta de acuerdo elevada a consideración incorpora un cronograma específico de inversiones, que aunque se trate de gestión de mantenimiento de redes o de adquisición de bienes que hacen a la prestación del servicio, es un adelanto en cuanto establece certeramente cuándo y en qué condiciones deben realizarse los mantenimientos, imponiendo obligaciones específicas en cantidad y tiempo, cuando anteriormente eran genéricas. Estos planes llevarán inexorablemente a la mejora de la calidad del servicio.

Las inversiones, que son afrontadas tanto por concesionario como por concedente, son atendidas parcialmente con ingresos de actividades no reguladas, lo que en definitiva redundará en la calidad de los servicios prestados.

La propuesta de acuerdo elevada a consideración incorpora un cronograma específico de inversiones por tres conceptos: *a)* Multas impagas; *b)* canon incumplido y, *c)* inversiones programadas. La suma total implica el equivalente al 17,73 % de los ingresos netos por venta neta del ejercicio anterior, es decir, una cifra aproximada a los 15 millones de pesos en los años que restan para la finalización de la concesión.

El gran desafío constituye la combinación de inversiones por parte del concesionario juntamente con el Estado en el mejoramiento de la infraestructura pública de inversiones por efecto de los fenómenos hídricos y desastres naturales a los efectos de aumentar la velocidad en toda la extensión del tramo y la incorporación de la red de las encadenadas. Pasar de 20 km/hora promedio al doble permitirá acceder a mejores condiciones de servicios y una eventual integración de servicios de pasajeros para integrar adecuadamente la región.

Por lo demás, el sistema de gestión de calidad a través de la incorporación de normas ISO 9001/2000, la contabilidad regulatoria y del inversiones por parte de la autoridad de aplicación constituye un mejoramiento de las condiciones contractuales originales.

3.2.3. *El interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios.*

La propuesta elevada a consideración resguarda el interés de los usuarios en dos aspectos fundamentales: *a)* garantizar la continuidad de los servicios en condiciones de calidad y confiabilidad de suministro y *b)* establecer pautas estrictas de seguimiento en beneficio de los usuarios como ser, el inventario y valuación de los bienes, la contabilidad regulatoria, la verificación de las inversiones y la estructura de ingresos y egresos de la empresa, la separación regulatoria de las actividades reguladas y desreguladas, entre otros.

3.2.4. *La seguridad de los sistemas comprendidos*

La seguridad de los sistemas de transporte ferroviario está directamente vinculada a las condiciones de mantenimiento y operación de las redes. Sobre el particular se ha expresado en el punto 2) la importancia de velar por la calidad de la prestación en condiciones sustentables, y a la seguridad de su operación en el largo plazo incluye el mantenimiento y cronograma de mejoras e inversiones tecnológicas programados.

3.2.5. *La rentabilidad de las empresas*

Respecto de la misma, los flujos de caja proyectados dan cuenta de que las proyecciones económico-financieras logran el equilibrio y la recomposición de esta actividad regulada.

El senador doctor Marcelo López Arias considera del caso puntualizar que las obras establecidas en la cláusula 5.3.2 no deberían considerarse como inversión del concesionario, si se realizan con aportes de la concedente.

Por todo lo antes expuesto, habiendo dado cumplimiento a la intervención prevista en artículo 20 de la ley 25.561 y en el artículo 41 de la ley 25.790, de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo nacional, se aconseja la aprobación del presente dictamen.

Gustavo A. Marconato. – Jorge M. Capitanich. – Luis F. J. Cigogna. – Marcelo E. López Arias. – Fabián R. Ríos. – Beatriz L. Rojkes de Alperovich. – Hugo D. Toledo.

II

Dictamen de minoría

Honorable Congreso:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (Ley 25.561) ha considerado la nota de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN– (expediente HCS 172-O.V.-06) por medio de la cual se remite a consideración y dictamen de esta comisión una copia de la propuesta de renegociación contractual de la empresa de transporte ferroviario de cargas Ferropre Pampeano Sociedad Anónima (FEPSA) denominada “Acta Acuerdo - Adecuación del Contrato de Concesión del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Cargas correspondiente a la empresa Ferropre Pampeano Sociedad Anónima –FEPSA–”, de fecha 16 de marzo de 2006, suscrita por una parte por los señores ministros de Economía y Producción, licenciada Felisa Josefina Miceli y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicio de la Nación, Archi-

techo Julio De Vido, como titulares de la presidencia de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, y por la otra parte por el ingeniero Carlos Eduardo Bacher, presidente del directorio de la empresa de transporte ferroviario de cargas Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima (FEPSA); todo ello en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 20 de la ley 25.561 y 4° de la ley 25.790.

Por los fundamentos que se exponen en el informe acompañado, y por los que oportunamente ampliará el miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Que el Poder Ejecutivo nacional en el presente proceso de renegociación contractual actuó en el marco de las facultades que oportunamente se le delegaran (ley 25.561), correspondiendo la aprobación de la propuesta de acuerdo remitida denominada "Acta Acuerdo - Adecuación del Contrato de Concesión del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Cargas correspondiente a la empresa Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima - FEPSA-", de fecha 16 de enero de 2006, suscrita por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) y por la empresa Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima (FEPSA), de acuerdo con los artículos 8°, 9° y 10 de la ley 25.561, los artículos 3°, 4°, 5° y 6° de la ley 25.790 y 1° de la ley 26.077.

Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional, a la Auditoría General de la Nación y a la Sindicatura General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

Sala de la comisión, 3 de agosto de 2006.

Gerardo R. Morales. - Alfredo A. Martínez.

FUNDAMENTOS DEL DICTAMEN

1. A fin de cumplimentar el mandato conferido por el Congreso Nacional, el Poder Ejecutivo nacional a través de la UNIREN ha desarrollado el proceso de renegociación con la empresa de transporte ferroviario de cargas Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima (FEPSA), concesionaria de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red ferroviaria nacional, integrada principalmente por el corredor Rosario - Bahía Blanca, conforme al contrato de concesión de la explotación integral de la red que se desarrolla en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, La Pampa y Santa Fe (ex líneas Roca, Sarmiento y Mitre).

2. Como resultado de dicho proceso se ha logrado un acuerdo sobre la adecuación del contrato de concesión del servicio público ad referendum del Poder Ejecutivo nacional.

3. Ferroexpreso Pampeano S.A. es titular de la concesión por un período de 30 años contados a partir de la toma de posesión, con la opción a favor del concedente de una prórroga por un período de 10 años.

4. El Ministerio de Obras y Servicios Públicos - MOSP - mediante resolución 706 del 5 de diciembre de 1990, declaró adjudicatario al consorcio conformado por las empresas: Comercial del Plata, Chase Manhattan Investment Argentina S.A., Gesiemes S.A., Techint Compañía Técnica Internacional S.A.C. e I., Iowa Interstate Railroad, EACA Empresa Argentina de Cemento Armado S.A. de Construcciones y Riobank S.A.

5. Las empresas mencionadas, en conjunto con Ferrocarriles Argentinos y el personal, este último a través de un fondo fiduciario, constituyeron la Sociedad Anónima Ferroexpreso Pampeano (FEPSA), quien tuvo a su cargo la gestión del corredor.

6. Con fecha 15 de abril de 1991 es firmado el correspondiente contrato de concesión establecido entre el concedente y FEPSA.

7. El concedente otorgó a favor del concesionario la explotación integral del corredor asumiendo este último, en consecuencia, la responsabilidad de la explotación comercial del servicio de transporte de cargas en forma exclusiva, la atención adecuada de la demanda y la operación de los trenes, el mantenimiento de material rodante, infraestructura, equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias conforme a las condiciones establecidas en el citado marco contractual.

8. Mediante el decreto 1.144 de fecha 14 de junio de 1991, el presidente de la Nación aprobó el contrato de concesión suscrito, junto con el acta del 15 de abril de 1991 y el acta complementaria del 13 de junio de 1991.

9. Con fecha 1° de noviembre de 1991 se firma entre el concedente y FEPSA el acta de toma de posesión procediendo de esta forma al inicio de los servicios.

10. Una vez materializada la toma de posesión del corredor, el desarrollo del negocio fue presentando una evolución comercial, operativa y económico-financiera que, por diversos motivos y circunstancias definieron una realidad distinta de las proyecciones originales. Esta realidad y sus diversos efectos en el tiempo han sido documentados por el concesionario en distintas oportunidades desde el inicio de la concesión. (Fuente: Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, Informe de Justificación de la Carta Entendimiento).

11. Actualmente, consta en el Informe de Evaluación Audiencia Pública, según palabras del ingeniero Hugo Juan Rizzo en representación de la UNIREN:

“Ferroexpreso Pampeano S.A. es una empresa de transporte ferroviario de cargas que posee en concesión la explotación integral de una red que se desarrolla tanto en las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Córdoba, San Luis y Santa Fe, que principalmente ocupa lo que antes llamábamos ex línea Sarmiento y partes de ex líneas Roca y Mitre, con una extensión de 5.119 kilómetros, de vías principales, secundarias y sin operación, con 45 locomotoras y 1.862 vagones recibidos en concesión. Un 16 por ciento corresponde al Ministerio de Economía, un 4 por ciento al personal, un 76,9 por ciento a Techint S.A., un 21,92 por ciento a la Sociedad Comercial Del Plata S.A. y un 1,18 por ciento a EACA S.A.”.

12. En el marco de la renegociación de los contratos de servicios públicos establecida por la Ley de Emergencia Pública, 25.561, resultaba necesario garantizar la seguridad de la operación y la atención de la demanda de servicios.

La infraestructura de la red concesionada fue afectada por fenómenos hídricos en las zonas de Las Encadenadas y del río Quinto que alteraron el desarrollo normal de la operación. (Fuente: Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, ídem anterior.)

“Como dato relevante cabe mencionar que el 75 por ciento de los distritos y partidos donde opera Ferroexpreso fueron declarados en emergencia hídrica y/o desastre agropecuario entre los años 1997 y 2001. Durante los trece ejercicios fiscales cerrados y certificados por auditores externos desde el inicio de la concesión, Ferroexpreso lleva acumuladas en sus balances pérdidas por un total de 86,6 millones de pesos, las cuales fueron financiadas por aportes y préstamos de sus accionistas”. (Fuente: Informe Final Evaluación Audiencia Pública.)

13. La audiencia pública se realizó a efectos de tratar la carta entendimiento y su adenda. Se llevó a cabo el día 24 de junio de 2005, en el local correspondiente a la sede del Salón Auditorio del Centro Regional de Investigaciones Básicas y Aplicadas de Bahía Blanca –CRIBAB–, sita en el camino de la Carrindanga, km 7, ciudad de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.

14. Diversas entidades representativas y personas han manifestado en la oportunidad distintas opiniones favorables al acuerdo de renegociación, teniendo presente la crítica situación ferroviaria, por ejemplo:

–El señor Jorge Eduardo Waddell, de la Universidad de Buenos Aires, expresó: “Vengo del mundo académico y, en realidad, mis temas de investigación en general han tenido que ver con la política ferroviaria argentina, como defensor del modo ferroviario. Al puerto de Rosario hoy día están llegando por la línea de Rosario-Puerto Belgrano más de 700.000 toneladas anuales, y es una tendencia que va en aumento. Comparativamente hoy se transporta

mucho más y mucho mejor y a menor costo, que en toda la historia ferroviaria argentina. Por eso es que yo vengo a apoyar el acta acuerdo celebrada entre la empresa y el gobierno nacional, aunque creo que esta renegociación se queda a mitad de camino; porque yo hubiera preferido que se trataran otras cuestiones. Creo que hubiera sido bueno prolongar el plazo de la concesión. Los plazos son muy cortos en la Argentina –en el resto del mundo las concesiones se hacen por una mayor cantidad de años–; aunque más no sea haber asegurado los diez años opcionales que tenían en el contrato original. Tampoco creo muy convenientes algunas ideas que se han introducido, como el famoso fondo fiduciario, que uno siempre duda qué eficacia va a tener, y el uso de este fondo puede desviarse en el futuro y no invertirse en la red ferroviaria. Y también creo que en el caso de Ferroexpreso Pampeano habría que haber hecho alguna reasignación de ramales negociada con otro concesionario, y creo que hubiera sido útil darle un acceso a la Capital Federal”.

–El representante de la Municipalidad de Olavarría, señor Alberto Jorge Miotti, sostuvo que: “En mi carácter de secretario de Desarrollo Económico de la Municipalidad de Olavarría, junto con el ingeniero Dante Galván, en su carácter de asesor especializado en logística, ambos en representación del gobierno comunal, nos presentamos a esta audiencia pública donde se está tratando la carta de entendimiento entre el Estado y el concesionario de cargas Ferroexpreso Pampeano S.A., a expresar lo siguiente: Que este gobierno municipal ve con beneplácito que el Estado nacional, a través de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, ejerza de este modo su potestad renegociadora con la empresa Ferroexpreso Pampeano S.A. También queremos expresar que el Municipio de Olavarría ha llevado adelante diversos emprendimientos que van desde la recuperación de terrenos ferroviarios hasta la realización y puesta en marcha del desvío Zona Actividad Logística Olavarría, ZALO –parque de granos– desarrollado en tierras del municipio, con el fin de concentrar los acopios cerealeros; también otro tipo de servicios logísticos. Esta Zona de Actividad Logística Olavarría es un proyecto que la municipalidad viene desarrollando desde el año 1997, que tiene aprobación del Honorable Concejo Deliberante y que actualmente tiene preaprobación del Consejo Federal de Inversiones para financiar la etapa final de la evaluación del impacto ambiental y su diseño interior. Esta es una actividad logística; hasta la fecha, el único proyecto de transferencia de cargas multimodal del centro a la provincia, y la confluencia de rutas y vías, donde se suman servicios de Ferroexpreso Pampeano S.A y Ferrosur Roca, habilitan a imaginar un moderno sistema de interconexión de mercaderías y servicios de transporte que, como muestra la presentación, conectaría los puertos del

Atlántico con los del Pacífico, los del Sur con los del Mercosur. Sin la presencia e inversión del sistema en general y de Ferroexpreso Pampeano en particular este proyecto no sería viable”.

—La Secretaría de Transporte de Santa Fe, representada por el señor Carlos Fernández, manifestó: “La renegociación promueve la intervención del interés público en áreas tan significativas como la categorización de las diversas secciones de la red, las inversiones y tareas de mantenimiento y conservación, para lo cual se ha previsto la incorporación de fondos públicos con el propósito de mejorar los estándares de la infraestructura y material tractivo y remolcado, todo lo cual redundará en beneficio del interés del Estado, por ser éste el propietario de tales bienes, siendo el concesionario el encargado de su operación. A este respecto merece destacarse la incorporación del Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano, medida trascendental que permitirá canalizar, a través de la gestión de la autoridad de aplicación, los fondos que se destinarán a las numerosas obras que serán necesarias para mejorar de manera paulatina la calidad y seguridad de la circulación de las formaciones ferroviarias. Por otra parte, la inclusión en el contrato de concesión de la figura de los terceros operadores de los servicios de carga introduce una modificación sustancial a favor del mejoramiento de la oferta de transporte para usuarios actuales o de aquellos potencialmente interesados en ingresar al modo ferroviario, contribuyendo en definitiva al aumento de su participación dentro del mercado nacional. Las medidas tendientes a establecer parámetros de regulación respecto de la contabilidad del concesionario, así como la introducción de un sistema de gestión de calidad, son elementos que redundarán en beneficio mutuo, tanto del concesionario como del Estado, al efecto de perfeccionar el mecanismo de supervisión así como la operatividad y excelencia del gerenciamiento de sus operaciones. Por otra parte, la supervisión a ejercer por el concedente respecto del estado de conservación de los bienes recibidos por el concesionario al inicio de su gestión, más el plan de mantenimiento y preservación de tales bienes, con proyección hasta el término de la concesión, dan muestras de un invalorable interés en pos de asegurar el valioso patrimonio, tanto económico como cultural e histórico, que representan los ferrocarriles. Como complemento de esta declaración el gobierno de Santa Fe hace expresa su firme voluntad en el sentido de solicitar del gobierno nacional la participación activa de todas las provincias incluidas en cada concesión ferroviaria, de carga o de pasajeros, en los organismos de planificación y de control que tengan jurisdicción sobre aquéllas, posibilitando la federalización de la gestión y supervisión de tales servicios”.

—La representante de la Municipalidad de Guaminí, señora María Laura García, sostuvo que: “En

su plan de desarrollo estratégico fueron mencionados como ejes del desarrollo la producción agropecuaria y el turismo, y en este sentido los medios de comunicación cumplen un papel preponderante para el desarrollo de la región. En este caso el gobierno municipal del partido de Guaminí identifica a la ausencia del ferrocarril como uno de los principales factores que frenan la concreción de los objetivos propuestos. Otro de los servicios que el distrito ha dejado de recibir con la pérdida del ferrocarril es el transporte de pasajeros, medio que facilita la llegada de turistas que disfrutan de nuestras bellezas naturales. El comercio y la industria también han visto afectada su competitividad a raíz del aumento de los costos por transportes de sus productos comercializados. Por lo expuesto, consideramos que la restitución del servicio ferroviario a nuestro distrito traería aparejada la mejora en las condiciones de competitividad de las empresas existentes y las que en un futuro decidan radicarse en nuestra zona, contribuyendo de esta manera al fortalecimiento de las pequeñas localidades del interior, programa este impulsado por los gobiernos provincial y nacional. Por lo tanto, señor presidente, nuestro distrito solicita se restablezca el servicio de tren de carga y pasajeros”.

—El representante de la Municipalidad de Bahía Blanca, señor Alberto Emilio Casali, sostuvo que va a hacer uso de la palabra el ingeniero Valeri, previa autorización, quien expresó: “Desde hace cinco años se han realizado sucesivos estudios sobre la problemática ferrourbánística. A partir de este año se avanzó sobre un proyecto más integrador y diferenciador de distintos transportes ferroviarios, local, regional, nacional e internacional, con las posibilidades de crecimiento a través de un corredor bioceánico. En este proyecto han participado los distintos usuarios, federalizando la red ferroviaria. El Municipio de Bahía Blanca, en el marco de la audiencia pública por la renegociación del contrato entre Ferroexpreso Pampeano y UNIREN, apoya el mismo siempre con el convencimiento de que las partes respetarán las condiciones establecidas para la concesión del servicio”.

—La representante de la Cámara de Exportadores de la República Argentina, señora María del Rosario Solari, sostuvo que: “La Cámara de Exportadores de la República Argentina —CERA es su sigla—; es una entidad privada sin fines de lucro entre cuyos objetivos se encuentran: adoptar todas las medidas conducentes a la defensa de los intereses del comercio exterior argentino propendiendo a su incremento y a su participación permanente como factor eficiente en el desarrollo de la economía de la Nación, y encarar y promover la solución de los problemas que afectan al comercio exterior argentino, tanto en el orden interno como en el externo, tendiendo a su máxima expansión. Para tener en cuenta la importancia del ferrocarril, hay que comparar

que para movilizar 1 millón de toneladas –según estudios existentes– se necesitan 833 trenes versus 40.000 camiones. Por eso, el desarrollo del sistema del ferrocarril es parte de una política estratégica de transporte. Por lo expuesto, la CERA solicita la aprobación de la carta de entendimiento para posibilitar la implementación de los planes de inversión y calidad que favorecerán el proceso inversor logístico”.

–La Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales, representada por el señor Nelso Bautista Prina, sostuvo que: “Haciendo referencia al área principal de la producción agrícola compuesta por las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y este de La Pampa, que se encuentran servidas en concesión y explotación por cuatro empresas privadas, entre ellas Ferroexpreso Pampeano, se hace preciso destacar que los asociados de esta entidad, en particular aquellos con planta de acopio instalada sobre vías en la vasta zona de producción atendida por esta empresa, ven al ferrocarril como herramienta importante para el traslado de grandes volúmenes de la producción agrícola, máxime teniendo en cuenta las deficientes condiciones de transitabilidad de muchas rutas y caminos del país, sin observarse planes inmediatos para un mejoramiento sustancial de las redes viales de la Nación como tampoco de las provinciales, alternativa que es de suponer que demandará fuertes inversiones y largos plazos para la concreción de obras de real importancia. En otro orden de cosas, resulta notorio que el sistema de transporte ferroviario constituye el mejor y más económico para la movilización de volúmenes mayores de granos, puesto que un solo tren con reducida documentación reemplaza a medio centenar de camiones, evitando a la vez el cumplimiento de una copiosa tarea administrativa. En consideración a lo expuesto precedentemente, la entidad que represento estima oportuno exhortar, tanto a las autoridades nacionales intervinientes en la elaboración de la carta de entendimiento para la adecuación de los contratos de servicio de transporte de carga por ferrocarril como a la empresa concesionaria, a desarrollar las mejores acciones tendientes a asegurar la real oferta de transporte de granos por la vía férrea, en consideración al fenomenal crecimiento de la producción agrícola y aprovechando la valiosa infraestructura ferroviaria existente en el área de la producción granaria. Por último, hemos estimado necesario que se considere el aspecto relacionado con las estaciones y ramales clausurados, qué se va a hacer con los terrenos e instalaciones existentes, que pueden ser útiles para el acopio de cereales, la movilización de cereales o para la instalación de nuevas plantas de acopio. Este es un tema indefinido”.

–El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, representado por el señor Jorge Scoccia, sostuvo que: “En principio, hablo como presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blan-

ca, que es un ente público cuyo directorio tiene representantes de los sectores privados, gremiales y de la Municipalidad de Bahía Blanca y de la provincia de Buenos Aires. Actualmente ejerzo la presidencia de ese directorio, en nombre del señor gobernador de la provincia de Buenos Aires. Para que un puerto cumpla con su función de conectar la producción del país con el transporte marítimo necesita disponer de las vías de comunicación que permitan arribar al transporte a y desde los espacios de producción y comercialización interior. Hoy el *hinterland* depende de muchos otros factores, pero seguramente el de la oportunidad es el factor trascendente entre todos. Si un buen costo de transporte y una buena oportunidad de negocio no coinciden con la disponibilidad de los medios de transporte o el tiempo de arribo al puerto no es el adecuado, el *hinterland* se achica, el puerto pierde, los productores de toda la región de influencia pierden; en definitiva, la economía del país pierde. Esta audiencia pública trata sobre la renegociación del contrato de Ferroexpreso Pampeano S.A. con el Estado nacional por la concesión de la mitad de los ramales ferroviarios que acceden a la bahía. Expresamos que por la propia naturaleza de nuestra organización coincidimos y apoyamos la continuidad de un sistema ferroviario operado por concesionarios privados que gestionen un servicio eficiente y eficaz en beneficio de la producción argentina. Esto debe quedar sumamente claro. Los beneficiados de todo el sistema logístico deben ser la producción industrial o agropecuaria, y esto obviamente va ligado a cuestiones sociales”.

–La Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa Limitada, respesentada por el señor Fernando Julián Echazarreta, sostuvo que: “Desde noviembre de 1991, fecha en que tomó a su cargo la concesión del servicio, nuestras cooperativas comenzaron a contar con el servicio de Ferroexpreso Pampeano S.A. A partir de ello comenzó un cambio de índole cultural en la toma de decisiones de las cooperativas y de la propia ACA. Luego de muchos años, en los cuales para la modificación o creación de nuevas plantas de silos uno prácticamente se había olvidado del servicio ferroviario, comenzó a tenérselo muy en cuenta y a constituirse nuevos desvíos, más prolongados, desvíos tendientes a poder recibir trenes de 1.500 toneladas o más –en aquella época era sólo hasta 1.500–. Para ello se contó no solamente con el apoyo técnico y asesoramiento de Ferroexpreso Pampeano y muchas veces con su dirección, sino, fundamentalmente, con la certeza de que después de la inversión íbamos a contar con un servicio de esta naturaleza. Por la experiencia que hemos tenido, por las características de los *commodities* que mueven las cooperativas y la propia Asociación de Cooperativas Argentinas, se ha hecho un análisis respecto de la carta de entendimiento y de la posible adenda del

contrato de concesión que une al concedente –el Estado nacional– con Ferropreso Pampeano, y la opinión es que entendemos que es necesaria y conveniente la adecuación de ese contrato mediante los términos que establece la carta de entendimiento, pues ello contribuye razonablemente a obtener soluciones logísticas que están a la altura de las necesidades de la producción que comercializamos, de una vasta zona de la provincia de Buenos Aires, de La Pampa y también de un sector de la provincia de Santa Fe. Auguramos que lo hagan con éxito”.

–La Cámara Portuaria Marítima de Bahía Blanca, representada por el señor Miguel Donadío, sostuvo que: “Consideramos que llegar a un acuerdo de renegociación significará, en el caso de la actual empresa concesionaria, poder contar con una mayor eficiencia, con la cual hacer más competitivas algunas zonas que hoy miran hacia otros puertos, con el consiguiente beneficio para toda esta región. Es el objetivo común que nos mueve para acrecentar el *hinterland* que ambicionamos para el puerto de Bahía Blanca. Por todo lo expuesto vaya el voto de confianza de parte de la comunidad del puerto de Bahía Blanca. Nos sumamos a las expresiones mayoritarias de continuidad de esta empresa en la zona”.

–La Bolsa de Comercio de Bahía Blanca S.A., representada por el señor Rodolfo Eduardo Barrio, sostuvo que: “Un servicio de transporte ferroviario competitivo permitirá una mejora sustancial en la efectividad y eficiencia de la cadena de transportes convergente al puerto y por lo tanto contribuirá a afianzar la competitividad de todas las terminales de granos localizadas en el mismo. A través de la mejora del servicio del ferrocarril se generará la posibilidad de ampliar el *hinterland* portuario y/o contrarrestar las mejoras de puertos competidores sobre el río Paraná a través de medidas como los subsidios del Estado nacional para el dragado de la hidrovía. Una mayor intensidad de uso del ferrocarril contribuirá también a resolver los problemas de congestión de camiones en épocas de mayor actividad y por lo tanto posibilitará también generar un importante beneficio social a través de la reducción del impacto ambiental. El crecimiento de la región requiere un servicio de transporte ferroviario competitivo, con inversiones que permitan incorporar avances tecnológicos y ampliar la capacidad del servicio. Entendemos que el mejor camino para lograrlo es a través de la participación del sector privado, en un marco de reglas claras y estables, con un balance equilibrado entre el compromiso de inversión para mantener y mejorar la infraestructura y un nivel de tarifas que permita cubrir en forma adecuada los costos de prestación de un servicio eficiente. Por lo expuesto, aprobamos el acuerdo”.

–El señor Juan Carlos Roll, dijo: “Como particular interesado y como secretario general de la Unión Ferroviaria, seccional La Pampa, nos hacemos presentes en esta audiencia pública para manifestar

nuestro apoyo a la renegociación del contrato de la empresa Ferropreso Pampeano, empresa que es conveniente para nuestros representados”.

–Etcétera, etcétera.

15. El acuerdo sometido a dictamen mejora sustancialmente el esquema de renegociación que hasta el momento el Poder Ejecutivo nacional, a través de la UNIREN, venía presentando al Congreso de la Nación (verbigracia, casos EDELAP, terminales portuarias, autopistas, Aguas Argentinas, etcétera).

16. En esta oportunidad se han acompañado los dictámenes previos de la SIGEN y de la Procuración del Tesoro de la Nación, y se han salvado otras cuestiones que anteriormente motivaron fuertes rechazos desde nuestra posición (ejemplo: acuerdos parciales y transitorios, suspensión de acciones y reclamos, etcétera). Este acuerdo positivamente contempla la renegociación integral del mismo y la renuncia y desistimiento de derechos y de acciones previo a la entrada en vigencia del acuerdo integral suscrito.

17. Sin embargo este acuerdo presenta aspectos objetables que forman parte de la estrategia negociadora común a casi todos los contratos de servicios públicos, ejemplo: la cláusula decimoquinta denominada “Resolución de reclamos mutuos”, donde se advierte el largo plazo (17 años) concedido por el gobierno para saldar con nuevas obras las multas e incumplimientos incurridos por la empresa, dejando a cargo del Estado la mayor parte de las inversiones en infraestructura y material rodante. La cláusula octava, denominada “canon alquiler”, que prevé el nuevo valor del canon fijado en el 3 % de la facturación anual total, correspondiente al ejercicio económico anterior, cuyo 70 % de ese importe será reinvertido por el Estado en la misma red ferroviaria. Al respecto, algunas opiniones vertidas en la audiencia refuerzan nuestra posición:

–“El señor diputado de la Nación doctor Héctor Polino, manifestó por nota su preocupación porque se eliminó el límite superior tarifario, además de realizar apreciaciones sobre las inversiones no realizadas y los cánones adeudados.” La UNIREN contestó al respecto que: “Por el artículo 4° del decreto 311/03 se encomendó a la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos correspondientes a ciertos sectores, entre ellos, el servicio de transporte. Por ello el servicio de transporte de cargas es considerado servicio público por la UNIREN. En lo referente al límite superior tarifario contestó que su actualización se realizará conforme al contrato original”. (Fuente: Informe de Evaluación Audiencia Pública.)

–“La Federación Nacional de Trabajadores Camioneros consideró que se modificaron sustancialmente todas las obligaciones a cargo de la concesionaria, tales como pago de canon, alquileres; se le agregaban nuevos negocios como los colaterales y la ex-

plotación comercial de inmuebles y tierras; se contabilizaban como propias inversiones de terceros, etcétera. La UNIREN aclaró que al producirse la renegociación se tuvo que analizar el desarrollo de la empresa desde un nuevo enfoque que permitiera el mantenimiento de un negocio sustentable y preservara la infraestructura y el material rodante.” (Fuente: Informe de Evaluación Audiencia Pública.)

18. En definitiva, nuestro bloque aprueba la renegociación con reservas, teniendo presente la mejora observada en el proceso de renegociación, pero advirtiendo los aspectos objetables que podrían ser mejorados antes de producirse la ratificación definitiva por el Poder Ejecutivo nacional.

Alfredo Martínez.